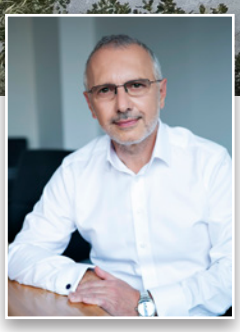
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

I/2022

mozaika



Zeptali jsme se Jiřího Procházky, MBA, obchodního ředitele OHLA ŽS, a.s.

strana 2

Rozšíření pavilonu C českobudějovické nemocnice

strana 5

Přestavba mostu přes řeku Svitavu u Adamova

strana 8

obsah I/2022

Úvodník 1

Zeptali jsme se Jiřího Procházky, MBA, obchodního ředitele OHLA ŽS, a.s. 2

Zahájení stavby protipovodňových opatření okolo Svratky v Brně 3

V Praze odstartovala výstavba trolejbusové trati z Palmovky přes Prosek a Letňany do Čakovic 3

Skupina OHLA získala zakázku na vybudování obřího sportovního komplexu v Miami 4

Rozšíření pavilonu C v areálu českobudějovické nemocnice 5

Kompletní rekonstrukce železniční stanice Vsetín 6

Obnova Biologického centra AV ČR v Českých Budějovicích 7

Mostaři Divize Železnice provádějí přestavbu mostu přes řeku Svitavu u Adamova 8

Divize Morava vybudovala multifunkční sportovní areál v Karviné 9

Rozhovor s Jiřím Valíčkem, oceněným zaměstnancem roku 2021 za Divizi Technologie 10

Rozhovor s Ing. Věrou Rinešovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2021 za Divizi Čechy 11

Foto na titulní straně:
Nový multifunkční sportovní areál v Karviné. *Autor: Zbyszek Jeleń*

mozaika

Vydává: OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115 b, Slatina, 627 00 Brno, **tel.:** +420 541 571 111, **e-mail:** mozaika@ohla-zs.cz
Předseda redakční rady: RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
Členové redakční rady: Mgr. Barbora Hocková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl, Ing. Mgr. Iva Šašinková
http://www.ohla-zs.cz
Periodicita: 4× ročně, číslo I/2022 dáno do tisku 31. 3. 2022.
Registrováno Ministerstvem kultury pod. č. E 12132 ze dne 31. 10. 1995.

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

s příchodem nové stavební sezóny se vám dostává do rukou první letošní číslo Mozaiky. Zima je za námi a na prahu jara se nám všem vlévá do žil nová energie. V dnešní neuvěřitelné době ji určitě všichni potřebujeme. Společně nás čekají měsíce plné práce a zajímavých zakázek. O některých z nich si můžete přečíst právě v tomto čísle.

V rubrice *Zeptali jsme se…* přinášíme rozhovor s Jiřím Procházkou, který působí na pozici obchodního ředitele OHLA ŽS, a.s., již bezmála pět let. Mimo jiné se dozvíte, které činnosti se za tu dobu staly v rámci obchodního řízení společnosti rutinou a také jaké jsou úkoly pro příští období.

Do aktualit jsme zařadili informaci o dvou stavbách, jejichž slavnostní zahájení proběhlo shodou okolností ve stejný den. Dne 10. ledna odstartovala v Praze výstavba trolejbusové trati z Palmovky přes Prosek a Letňany do Čakovic. Do hlavního města se tak po více než padesáti letech vrátí trolejbusy a Divize Technologie bude u toho. Tentýž den začala také stavba protipovodňových opatření okolo Svratky v Brně, kterou za naši společnost provádí Divize Morava. V rámci zpráv ze Skupiny OHLA se dočtete o zakázce na výstavbu jednoho z největších krytých multisportovních center v Severní Americe, kterou v Miami získala její dceřiná společnost OHLA Building.

V rubrice *Naše stavby* informuje Divize Čechy o dokončení rozšíření pavilonu C v areálu českobudějovické nemocnice, díky němuž vznikly prostory pro nové hemodialyzační středisko a endoskopické centrum, a o probíhající obnově Biologického centra AV ČR v témže městě. Neméně zajímavé jsou příspěvky Divize Železnice o přestavbě mostu přes řeku Svitavu u Adamova a o kompletní rekonstrukci železniční stanice Vsetín, jejímž hlavním cílem je zajištění bezbariérového přístupu na nová nástupiště, zvýšení rychlosti projíždějících vlaků a současně vyšší bezpečnost provozu. Nechybí ani článek Divize Morava, která v Karviné vybudovala krásný sportovní areál, kde si na své přijdou například vyznavači in-line bruslení, jízdy na skateboardu, streetballu nebo fotbalu.

Jak již víte, v březnu proběhlo v brněnském divadle Reduta slavnostní ocenění zaměstnanců roku 2021 a my jsme pro vás připravili rozhovory hned s dvěma z nich. Tentokrát vám představíme Ing. Věru Rinešovou, ekonomickou manažerku z Divize Čechy, a Jiřího Valíčka z Divize Technologie, který působí na středisku T131 Projekce a konstrukce. Nechybí ani tradiční blahopřání našim zaměstnancům, kteří v prvním čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

Přeji vám příjemné čtení a krásné jarní dny.

Ing. Roman Kocúrek
generální ředitel OHLA ŽS, a.s.

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE JIŘÍHO PROCHÁZKY, MBA, obchodního ředitele OHLA ŽS, a.s.

Jiří Procházka, MBA,
obchodní ředitel společnosti OHLA ŽS

Již tomu bude bezmála pět let, co působíte na pozici obchodního ředitele naší společnosti. Jak toto období hodnotíte?

Hodnocení určitě nepřísluší mně, ale mělo by být na akcionáři. Pokud bych však měl vyjádřit svůj názor, domnívám se, že s významnou podporou generálního ředitele a v úzké spolupráci s vedením jednotlivých divizí společně odvádíme dobrou práci. Výsledky posledních let potvrdily, že cíle máme nastaveny správně a daří se nám je naplňovat. Za poslední čtyři roky se naší společnosti téměř zdvojnásobil externí obrat. Důležitější však je, že se nám s růstem obratu zvyšuje také rentabilita zakázek, a za to si zaslouží poděkování nejen pracovníci obchodních útvarů, ale hlavně zaměstnanci, kteří stavby realizují.

Mezi prvními úkoly, které jsem řešil v době, kdy mi bylo svěřeno obchodní vedení společnosti, bylo vypracování obchodní strategie, nastavení interních procesů pro obchodní činnost a zavedení řízení rizik při zpracování nabídek. To jsou vlastně základní podmínky pro komplexní nastavení obchodních aktivit v každé společnosti. A jak jsme na tom dnes? Tvorba a aktualizace strategie společnosti se již stala standardním nástrojem pro stanovení cílů tříletého cyklu a má pravidelnou každoroční aktualizaci. Na divizích i úsecích ředitelství se pravidelně zpracovává SWOT analýza, která je jedním ze základních podkladů pro správné nastavení strategických operací v následujícím období. Norma „Obchodní pravidla“ popisuje procesy od vzniku každé obchodní příležitosti přes sledování jejího vývoje a zpracování nabídky až po předání vyhrané zakázky kolegům do výroby. Pravidla řízení rizik jsou nastavena v souladu s metodikou mateřské společnosti, ale zohledňují specifika stavebního trhu v České republice. Na úseku Obchod je centralizována silná podpora pro zpracování kvalifikačních podmínek jednotlivých nabídek, prokazování splnění všech požadavků, technických a personálních referencí. Pokud to situace vyžaduje, zajišťujeme dotazy, konzultace nebo i námitky směrem k zadavatelům a organizátorům veřejných soutěží. Obchodní aktivity projednáváme a informace sdílíme pravidelně na poradách i na zakázkové komisi.

Pokud by se někdo po přečtení těchto řádků domníval, že máme vše hotovo, není tomu tak. Máme pouze vytvořeny nezbytné podmínky, abychom mohli sledovat obchodní příležitosti, koordinovat obchodní aktivity napříč divizemi a každodenní prací usilovat o získání nových zakázek. Nastavené standardy práce průběžně zlepšujeme, snažíme se minimalizovat administrativní náročnost procesů, lépe komunikovat a využívat ve větší míře digitalizaci. To je náš trvalý úkol pro příští období.

Co je pro vedení obchodního týmu nejdůležitější?

Určitě by se dala vyjmenovat celá řada dovedností, které jsou pro vedení týmů méně či více důležité, nebo dokonce nezbytné. Pokud bych měl vyzdvihnout opravdu „to“ nejdůležitější, řekl bych, že je to důvěra. Na úseku Obchod je dnes šest zaměstnanců, ale v obchodních útvarech na divizích máme větší desítky pracovníků. Všichni se podle svých zařazení a kompetencí podílejí na obchodních aktivitách společnosti od vyhledávání příležitostí až po konečné zpracování nabídek. Jedná se především o týmovou práci. Bez důvěry, že všichni máme stejný cíl, bez důvěry, že každý pracuje maximálně odpovědně a že všichni chceme dělat věci správně, nelze obchodní tým vést a být úspěšný.

Poslední dva roky je celá řada oborů poznamenána pandemií nemoci covid-19. Jakým způsobem ovlivnila tato situace segment stavebnictví?

Situace s pandemií nemoci covid-19 je pro všechny velmi nepříjemná. Již dva roky nám značně komplikuje pracovní, ale i osobní život celá řada různých měnících se podmínek a omezení. Výrazně se snížil počet zahraničních pracovníků pracujících na našich stavbách. Některé stavební materiály se staly nedostatkovými, jiné významně zdražily. Skutečnost je ale taková, že stavebnictví patří mezi obory, které jsou postiženy pandemií nejméně. Na všech stavbách se nám zatím podařilo plnit naše závazky i za zhoršených a komplikovaných podmínek nebo uzavřít s objednateli oboustranně přijatelné kompromisní řešení nastalé situace.

Změnily se v poslední době soutěžní podmínky nebo rozhodujícím faktorem stále zůstává nejnižší nabízená cena?

Většinu našich zakázek získáváme na základě účasti ve veřejných výběrových řízeních. V poslední době se občas objevují veřejné soutěže, kde je hodnoticím kritériem společně s cenou rovněž lhůta výstavby. Ojediněle vypisují zadavatelé soutěže s vícekriteriálním hodnocením. U zakázek, které nabízíme, však velmi často převládá jen jedno kritérium, a to výše nabídkové ceny. Právě soutěže na maximální přípustnou cenu způsobují vzhledem k inflaci i nestandardnímu nárůstu cen některých vstupů množící se rušení vypsaných soutěží. Tato realita nás pravděpodobně bude trápit i v letošním roce.

Vraťme se ještě do loňského roku. Byl to pro naši společnost úspěšný rok a jaké bylo rozložení tržeb dle hlavních oborů stavební výroby?

Rok 2021 se určitě zařadil mezi roky úspěšné. Dosáhli jsme meziročního růstu obratu o 18 %. Získali jsme velkou řadu ocenění za dokončené projekty. Celkem jsme realizovali projekty v hodnotě cca 9,2 miliardy korun, z nichž větší polovinu tvořily projekty dopravní infrastruktury. Potěšitelné je také, že se nám podařilo zvýšit úspěšnost v získávání nových zakázek a zároveň se zvětšila velikost průměrné zakázky. Již na začátku letošního roku měly všechny divize uzavřeny smlouvy na významnou část plánovaného ročního objemu tržeb.

Jak se promítl rebranding, který v naší společnosti probíhal v loňském roce, do obchodní činnosti?
Mateřská společnost OHL, S.A., v loňském roce rozhodla o změně značky ve všech regionech a společnostech, kde vyvíjí své aktivity. Také naše logo bylo změněno, používáme nové firemní barvy, je vypracován nový grafický manuál, změnil se i název společnosti. Všechny tyto atributy jsou důležité a jsou laickou i odbornou veřejností velmi citlivě vnímány. OHLA ŽS, a.s., ale tvoří především zaměstnanci. Ti nejvíc ovlivňují, jak je společnost na trhu, kde působí, vnímána. Věřím, že se nám všem podaří využít nové komunikační nástroje k zlepšení obrazu naší společnosti a upevnění naší pozice na stavebním trhu.

Na závěr nám prosím prozraďte, co vám dělá v současnosti největší radost ve volném čase.
To je jednoduchá otázka. Chodím pravidelně pomáhat synovi pracovat do lesa, do kterého pravděpodobně dlouhá léta nikdo nevkročil. Když po celodenní práci vidím, že je zase jeho další malá část upravená a že zároveň bude čím topit, mám z toho i přes fyzickou únavu opravdovou radost.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
útvar PR a komunikace

aktualita

ZAHÁJENÍ STAVBY PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ okolo Svratky v Brně

V pondělí 10. ledna byla v Brně slavnostně zahájena výstavba přírodě blízkých protipovodňových opatření (PPO) na řece Svratce. Na nábřeží v úseku od Riviéry přes Poříčí k železničnímu viaduktu na Uhelné ulici tak dostane řeka více prostoru a Brňané místo k procházkám, sportu i odpočinku. Dlouho očekávaný projekt s náklady 1,26 miliardy korun realizuje sdružení „PPO nábřeží Svratky – Brno“, složené ze společností OHLA ŽS, HOCHTIEF CZ a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby. Za naši společnost, která je lídrem sdružení, provádí práce zaměstnanci Divize Morava, Oblast Brno. Stavba, jejímž investorem je statutární město Brno, by měla být hotová na podzim roku 2023.

Proměna více než tří kilometrů obou břehů Svratky je připravena na základě návrhu zpracovaného týmem uznávaného brněnského architekta Ivana Rullera, který zvítězil v mezinárodní architektonicko-krajinářské soutěži. Hlavním cílem navržených úprav je ochránit druhé největší město v České republice a jeho obyvatele před stoletou vodou.

Vizualizace části budoucí kolonády podél řeky Svratky. *Zdroj: www.brno.cz*

Protipovodňová opatření zahrnují výstavbu protipovodňových hrází a zdí ke zvýšení protipovodňové ochrany okolí toku, odstranění stávajících nábřežních zdí, prohloubení koryta a úpravu terénu, což povede k vytvoření nivního a litorálního pásma podél řeky. Zároveň bude vytvořen prostor pro kolonádu a stezky v blízkosti hladiny řeky, které budou sloužit k rekreaci. V rámci výstavby vznikne pět kilometrů pěších cest, přibližně tři kilometry stezek pro chodce a cyklisty, nové lavičky nebo náplavka včetně budovy kolonády.

Projekt s oficiálním názvem „Nábřeží Svratky – Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII“ je v rámci České republiky unikátní zejména tím, že je realizován přímo v centru města a přinese jeho obyvatelům klidové a relaxační zóny propojené s živou přírodou.

Ing. Petr Rašovský
ředitel výstavby
Divize Morava

aktualita

V Praze odstartovala VÝSTAVBA TROLEJBUSOVÉ TRATI z Palmovky přes Prosek a Letňany do Čakovic

Po téměř padesáti letech se Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) vrací k trolejbusové dopravě díky stavbě trolejbusové trati z Palmovky přes Prosek a Letňany do Čakovic. Nová trolejbusová linka 58 nahradí stávající autobusovou linku 140. Realizaci trati, která by měla být v říjnu letošního roku uvedena do zkušebního provozu, zajišťuje sdružení společností Elektrizace Praha a OHLA ŽS. Za naši společnost zakázku realizují zaměstnanci Divize Technologie a její slavnostní zahájení proběhlo 10. ledna letošního roku za účasti zástupců vedení DPP, pražského magistrátu a zástupců sdružení.

Do stavby s oficiálním názvem „Elektrifikace autobusové linky 140“ investuje pražský dopravní podnik 283,7 milionu korun. Při výstavbě jedenáctikilometrové linky trolejbusů bude využito již vybudované asi kilometr dlouhé trolejové vedení v Prosecké ulici. Nové vedení vznikne mezi Palmovkou a Kundratkou, Kelerkou

a zastávkou Prosecká a mezi terminálem Letňany a obchodním centrem Čakovice.

Provoz na nové trati bude zajištěn bezemisními tzv. parciálními trolejbusy. Ty budou z trolejí napájeny asi polovinu trati, zbytek pojedou na baterii, což přinese větší šetrnost k životnímu prostředí a současně zajistí plynulejší a tišší jízdu v porovnání s autobusovou dopravou.

Divize Technologie, jako tradiční dodavatel napájecích technologií v České republice, vybuduje a zrekonstruuje na nově elektrifikovaném úseku linky 58 měnírny pro zajištění napájení trolejbusů. U stávající měnírny v ulici Příborská bude provedena rekonstrukce. Dále přibude nová kontejnerová měnírna pro dobíjení trolejbusů a elektrobusů v garážích Klíčov a kontejnerová bateriová stanice v ulici Vojáčkova v Čakovicích. Zaměstnanci Divize Technologie budou realizovat také trolejové vedení.

Slavnostní zahájení stavby trolejbusové trati z Palmovky do Čakovic. *Zdroj: DPP, MAFRA*

Nová trolejbusová linka 58 bude první, ale ne poslední elektrifikací autobusových linek v Praze. Město Praha společně s DPP chce v budoucnu nahradit většinu autobusů bezemisními elektrobusy, bateriovými trolejbusy a nízkoemisními autobusy.

Michal Moravec
vedoucí projektu
Divize Technologie

OHLA

Skupina OHLA získala zakázku na vybudování OBŘÍHO SPORTOVNÍHO KOMPLEXU V MIAMI

OHLA Building, dceřiná společnost Skupiny OHLA, získala v závěru loňského roku kontrakt v hodnotě 150 milionů dolarů na výstavbu jednoho z největších krytých multisportovních center v Severní Americe s názvem Destination Sport Miami. Sportovní komplex o rozloze téměř 93 tisíc m² bude vybaven nejnovějšími technologiemi a tréninkovými plochami. Předpokládá se, že díky výstavbě centra se vytvoří až 230 pracovních míst a po dokončení bude sloužit téměř 2,5 milionům návštěvníkům ročně.

Vizualizace sportovního komplexu Destination Sport Miami. *Zdroj: The Next Miami*

V Destination Sport Miami bude možné provozovat 35 sportovních disciplín. Součástí centra budou mimo jiné dvě hokejová hřiště podle norem NHL, jedno fotbalové hřiště v souladu s předpisy NFL-FIFA, 18 basketbalových hřišť odpovídajících pravidlům NBA, 36 volejbalových hřišť, 11 tenisových kurtů s tvrdým povrchem, olympijský plavecký bazén, terapeutický bazén a simulátor vln pro surfování. Nebude chybět ani herní zóna pro e-sport, tréninková centra, bary a restaurace.

Společnost OHLA Building se sídlem v Miami má více než 25 let zkušeností s výstavbou budov. V minulosti realizovala významné projekty v oblasti zdravotní péče a vzdělávání například pro Baptist Health South Florida, Miami Children's Hospital, University of Miami a Florida International University.

Činnost OHLA ve Spojených státech amerických se datuje od roku 2006. Kromě OHLA Building zde vyvíjí své aktivity také prostřednictvím dceřiných společností OHLA USA, Community Asphalt Corporation, Judlau Contracting a OHLA Systems & Electric. V současné době působí ve státech Kalifornie, New York, New Jersey, Massachusetts, Illinois, Texas a na Floridě. Její portfolio projektů zahrnuje mimo jiné realizaci významných zakázek dopravní infrastruktury.

Ing. Lucie Čevelová
specialista marketingu

naše stavby

ROZŠÍŘENÍ PAVILONU C v areálu českobudějovické nemocnice

Realizační tým Divize Čechy, Oblast České Budějovice, úspěšně předal na konci listopadu loňského roku objednateli, kterým byla Nemocnice České Budějovice, a.s., dokončenou stavbu rozšíření pavilonu C v rámci modernizace této nemocnice. Během realizace projektu, který trval dvanáct měsíců, došlo k obestavění stávající budovy onkologického oddělení ze dvou stran komunikačními prostory, k nástavbě tří pater spolu s třemi spojovacími krčky a k výstavbě výtahové šachty do sedmého patra již existující části tohoto pavilonu.

Zakázka s oficiálním názvem „Přístavba, nástavba a stavební úpravy pavilonu C – část A (Hemodialýza a Gastroskopie)“ byla realizována v dolní části areálu českobudějovické nemocnice v místě budovy oddělení onkologie. V budově se nachází také ozařovny s dvěma lineárními urychlovači, proto bylo nutné vypořádat se konstrukčně a také během vlastní realizace projektu s nebezpečným fotonovým a neutronovým zářením, které vzniká během léčby onkologicky nemocných pacientů. Jelikož výstavba probíhala po celou dobu za provozu, bylo nezbytné minimalizovat rizika jeho narušení. Vzhledem k citlivosti přístrojů a maximální přesnosti ozařování pacientů byl kladen velký důraz na možné riziko sedání původní budovy, v níž se nacházejí přístroje. Z toho důvodu bylo po celou dobu výstavby pravidelně prováděno geodetické zaměření budovy a byly vyhodnocovány odchylky od původního stavu.

Práce na stavbě započaly přeložkami stávajících inženýrských sítí a demolicí betonových šachet a kolektorů kolem stávající budovy, aby došlo k uvolnění místa pro zahájení základových prací. Nástavba tří pater nového pavilonu je ze severní a jižní strany objektu uložena na třinácti velkoformátových hlubinných pilotách. Na severní straně bylo nutné vybourat pro dvě piloty a nosné sloupy dva otvory v obvodové stěně, za níž se nachází čekárna. Aby se předešlo demontáži stropních panelů kvůli vyvrtání pilot od vrtné plošiny, byla provedena změna projektové dokumentace uložení nosného sloupu z kalichového na tzv. převázku. To umožnilo posunutí pilot o jeden metr od stávající budovy. Na jižní straně objektu bylo nutné přistoupit ke zbourání čekárny v celém rozsahu kvůli malé vzdálenosti mezi stávajícími budovami, mezi kterými měla projet vrtná plošina. V prostorách onkologického pracoviště byla zachována pouze chodbička

Dialyzační místnost umístěná v druhém patře

k lineárnímu urychlovači. Na zbylé jižní straně vznikla základová deska z vodostavebního betonu pro přístavbu schodiště do horních tří pater a výtahové šachty do sedmého patra spolu s třemi spojovacími krčky ve 2., 5. a 7. NP do vedlejšího pavilonu. Na západní straně budovy byla vytvořena základová deska pro přístavbu, kde se nachází schodiště a čtyři výtahy do vyšších tří pater.

V souběhu s pracemi na založení stavby probíhaly na střeše stávající onkologické budovy přípravné práce pro uložení průvlaků, které tvoří nosnou část stropu 1. NP. Byla odstraněna střešní skladba, byly vybourány zděné atiky a vyřezány a vybourány kapsy v ochranné železobetonové obálce ozařoven, tvořené tzv. těžkým betonem, který se skládá z vysocepevnostního železobetonu o vysoké objemové hmotnosti s příměsí těžkých kovů v podobě broků. Před samotným vyřezáním kapes bylo nezbytné spočítat a navrhnout jejich tvar a hloubku kvůli oslabení ochranné obálky a riziku úniku nebezpečného záření z ozařoven. Na začátku, v průběhu a na konci vlastního vyřezání kapes bylo nezbytné hlídat, zda hodnoty záření nepřekračují povolený limit. Tyto práce probíhaly v zimním období, což s sebou neslo nepříznivé počasí, a proto bylo nutné podle situace zamezit vniknutí vody do spodního patra onkologie, které bylo v provozu.

Potížím s nebezpečným zářením musela stavba čelit také v místech odvětrávacích komor z ozařoven v horním patře strojovny. Vzhledem k jejímu obestavění chodbou bylo nutné toto záření dostatečně odstínit od vyzařovaného fotonového a neutronového záření. V prvním patře před větracími mřížkami odváděcích komor byla vyzděna stěna ve tvaru „U“ z polyethylenových cihliček a u stropu byla uzavřena pomocí polyethylenových desek tak, aby byl prostor kolem větracích mříží odstíněn. V další fázi stavby se do skladby podlahy přidaly olovněné pláty. Po dobu výstavby byli všichni pracovníci na stavbě proškoleni a nebezpečné prostory byly ohrazeny pevnými zábranami a nepřetržitě monitorovány kamerovým systémem. Montáž v nebezpečných prostorách byla možná pouze v době ukončení ozařování a v koordinaci s personálem nemocnice.

Na prvním podlaží vzniklo zázemí pro personál a technické prostory pro nové hemodialyzační středisko a endoskopické

centrum. Vedle místností pro O_2, CO_2 a vakuum zde byla vybudována i nová úpravna vody pro potřeby hemodialýzy. Ve druhém patře je umístěno nové hemodialyzační středisko, při jehož výstavbě byly zvoleny dřevěné prvky, světlé barvy a tapety s přírodními motivy. Jeho dominantou je velká dialyzační místnost pro dvacet tři lůžek včetně pěti izolačních boxů oddělených skleněnými stěnami. Na patře je dále umístěna kuchyňka pro občerstvení pacientů, šatna, dvě vyšetřovny a jeden zákrokový sál. Ve třetím podlaží je umístěno nové endoskopické centrum gastroenterologického oddělení. Byla zde vystavěna dispozice pro šest zákrokových sálů, recepci, čekárnu a čtyři přípravovny. Vlastní zákrokové sály disponují vybavením s nejvyšší řadou endoskopických přístrojů, bezprodyšnými plechovými podhledy, barevnými světly a velkopalcovými monitory. Jeden sál má i RTG přístroj pro výkony vyžadující radiologickou asistenci. Na patře se nachází také dospávací pokoj pro celkem šestnáct pacientů včetně dospávacího boxu.

Stavba byla i přes nesnáze dokončena v termínu a její slavnostní otevření za účasti hejtmana Jihočeského kraje MUDr. Martina Kuby proběhlo 25. února letošního roku. Přípravu stavby zajišťovali technici Pavel Melichar, Richard Suchý a Štěpán Smrž a rozpočtářka Romana Šťastná. Na její realizaci se podílel zkušený tým divizních zaměstnanců v čele s vedoucím projektu Ing. Milanem Pitnerem, hlavním stavbyvedoucím Ing. arch. Tomášem Hruškou a stavbyvedoucím Ing. Danielem Lacinou. Nemocnice České Budějovice, která dlouhodobě patří k nejlepším zdravotnickým zařízením v České republice, pokročila díky tomuto projektu v další etapě modernizace svých oddělení dle evropských standardů a my jsme rádi, že jsme mohli být u toho.

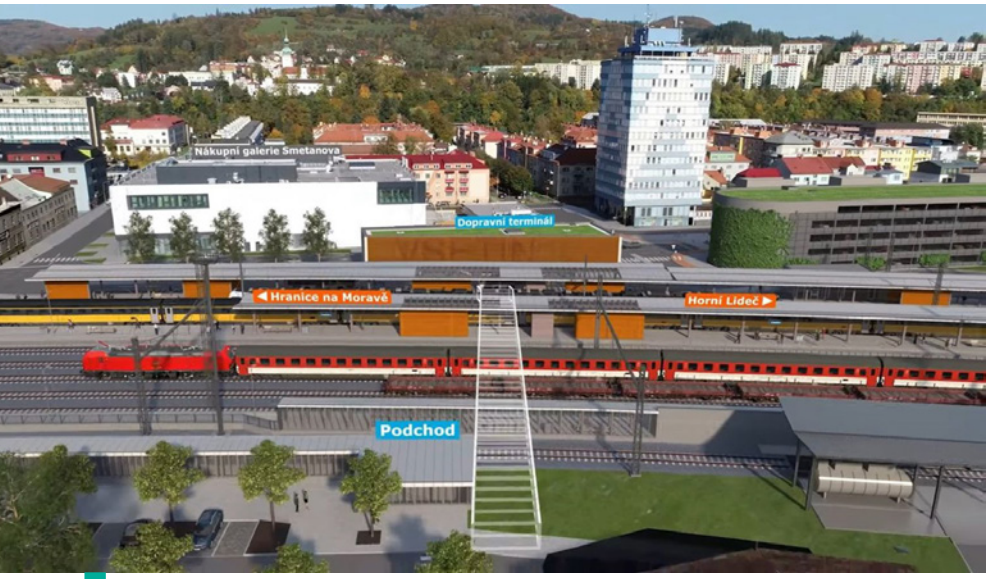
Ing. Daniel Lacina
stavbyvedoucí
Divize Čechy

naše stavby

Kompletní rekonstrukce ŽELEZNIČNÍ STANICE VSETÍN

V listopadu loňského roku byla zahájena dlouho očekávaná rekonstrukce vsetínské železniční stanice, na níž se naše společnost podílí jako vedoucí člen sdružení s názvem „Vsetín“. Na stavbě budou nasazeny vlastní kapacity Divize Železnice v oblasti železničního svršku, spodku a mostních staveb a také kapacity Divize Morava na pozemních stavbách. Investorem zakázky je Správa železnic a doba její realizace po stavební stránce je stanovena do konce roku 2024. Projekt za 2,812 miliardy korun je financován ze Státního fondu dopravní infrastruktury a z unijního programu Nástroje pro propojení Evropy.

Stavba se nachází na celostátní dvoukolejné elektrizované trati Hranice na Moravě – Horní Lideč, která je páteřní spojnicí oblastí Olomouckého, Zlínského a Trenčínského kraje na Slovensku. Kolejově je kromě samotné stanice Vsetín součástí stavby i odbočka Bečva na vedlejší trať do Velkých Karlovic (tzv. Vsetín Bečva) a traťové koleje mezi Vsetínem a zmiňovanou odbočkou. Ve stanici Vsetín bude vybudován nový terminál pro odbavování cestujících, hala pro odstavování, údržbu a opravy mechanizačních prostředků Oblastního ředitelství Správy železnic, tankovací stanice pro drážní vozidla a řada objektů a budov pro trakční a energetická zařízení a pro technologické celky sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.



Vizualizace budoucí podoby železniční stanice Vsetín. *Zdroj: Správa železnic*

Hlavním cílem projektu je zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, kterého bude dosaženo zkrácením jízdních dob díky zvýšení rychlosti v hlavních kolejích na 95 km/h. Dojde rovněž ke zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících (nová nástupiště s nástupní hranou 550 mm nad traťovou kolejí s bezbariérovými přístupy z nového podchodu), zkrácení přestupních dob, zvýšení bezpečnosti zaměstnanců obsluhy trati a kvality provozování trati a k zajištění požadavků interoperability a platné legislativy.

Rozsah zakázky velkou měrou překračuje standard projektů, které mají za úkol rekonstruovat železniční tratě a stanice. V případě rekonstrukce žst. Vsetín byly ke zmiňované rekonstrukci kolejiště do stavby zahrnuty další dva samostatné projekty: „Parkovací dům Vsetín“ a „Propojení území mezi I/57 a Na Lapači“. Parkovací dům bude sloužit pro potřeby osob cestujících vlakovou dopravou a zároveň bude řešit aktuálně nevyhovující parkování v centru Vsetína, druhý projekt přispěje k odlehčení dopravy v ulici Na Dolansku.

Realizace takto rozsáhlého díla vyžaduje dobrou koordinaci probíhajících prací s realizací stavebních úprav, které jsou financovány městem Vsetín a které se nacházejí v bezprostřední blízkosti stavby nebo na ni přímo navazují. Příkladem je úprava přednádražních prostor, která umožní přesun stávajícího autobusového nádraží blíže k nádraží

vlakovému, čímž vzniká společné nástupiště pro vlakovou a autobusovou dopravu (systém hrana-hrana) a společný odbavovací terminál pro oba typy dopravy. Současně probíhá rekonstrukce ulice Nádražní podél celé stanice, včetně vybudování parkovacích stání u koleje pro náhradní autobusovou dopravu. Přechod této ulice bude řešen podchodem, jehož tubus přímo naváže na podchod spojující nástupiště s terminálem pro cestující a propojí tyto objekty s nedávno dokončenou obchodní zónou.

Rekonstrukce žst. Vsetín je další významnou stavbou Divize Železnice nejen svým rozsahem, ale i komplexností řešení problematiky železniční dopravy a její integrace do dopravního systému Valašska. Bez nadsázky lze říci, že tato stavba je výzva nejen v oblasti koordinace a realizace samotných prací, ale v dnešní době také v oblasti ekonomického řízení projektu.

Ing. Marcel Navrátil
ředitel výstavby
Divize Železnice

naše stavby

OBNOVA BIOLOGICKÉHO CENTRA AV ČR v Českých Budějovicích

V listopadu loňského roku byla v Českých Budějovicích zahájena stavební akce s názvem „Generální obnova areálů BC AV ČR, v. v. i. – Stavební úpravy objektu SO.010“. Objednatelem zakázky téměř za 165 milionů korun je Biologické centrum AV ČR, v. v. i. Celková rekonstrukce objektu a jeho okolí má být dokončena v listopadu roku 2023. Stavbu realizuje tým Divize Čechy, Oblast České Budějovice, v čele s vedoucím projektu Martinem Topkou. Generálním projektantem stavby je společnost Systeming CZ – Atelier A4, která navázala na autorský návrh provedený týmem z A8000 s.r.o.

Vizualizace zrekonstruovaného stavebního objektu. *Zdroj: Biologické centrum AV ČR*

Řešený stavební objekt se nachází v centrální části vědeckého areálu Biologického centra AV ČR. Areál je obklopen rozsáhlým kampusem Jihočeské univerzity. Budova doposud sloužila převážně pro administrativní provoz, přičemž úroveň 1. NP je využívána stravovacím provozem pro zaměstnance Biologického centra. Konstrukční prefabrikovaný sloupový systém MS71 se skrytými průvlaky, který byl na stavbách využíván v sedmdesátých až devadesátých letech dvacátého století, zůstane zachován.

V rámci probíhající kompletní rekonstrukce objektu a návrhu jeho zcela odlišných dispozic zejména ve vyšších patrech bylo nutné ve velkém rozsahu vybourat nenosné konstrukce. Nosné konstrukce byly vybourány jen částečně pro zhotovení nových otvorů, výtahu, prostupů, oken apod. Obvodový plášť 3. a 4. NP byl tvořen převážně boletickými panely, což znamená, že zde byl přítomný azbest a při jejich likvidaci odbornou firmou bylo nutné postupovat dle příslušných předpisů.

Díky plánované obnově dojde k rekonstrukci stávajících přípojek sítí technické infrastruktury včetně podzemních kolektorů, stravovacího zařízení v 1. NP a především ke změně užívání prostor 2. až 4. NP, kde budou stávající administrativní kanceláře přestavěny na víceúčelová pracoviště obsahující laboratoře, plochy pro přístroje, sklady i speciální místnosti, například pro chov hmyzu.

Pro vědecké účely bude využito i 5. NP, které dříve sloužilo jako technologické zázemí. Nově bude rozšířeno o jeden konstrukční modul na všechny strany až na okrajové sloupy. Dojde proto k vytvoření zcela nové nosné konstrukce sloupů a stropní konstrukce navazující na konstrukci stávající. Na stropě 5. NP bude zhotoveno nové zastropení schodišťového prostoru a nové schodiště do 6. NP, které bude tvořeno menší technickou nástavbou se zděnými stěnami a železobetonovým stropem. Okolo 5. a 6. NP jsou navrženy v celém rozsahu slunolamy, které sjednotí vzhled ustoupených podlaží.

Zásadní komplikací prováděných prací je mimo jiné nutnost zachovat v provozu stravovací zařízení v 1. NP, které bude možno v průběhu stavby odstavit na pouhých 140 kalendářních dnů. Během této doby musí proběhnout veškeré lokální bourací práce, stavební práce spojené s novou dispozicí provozu a složité dokončovací práce s ohledem na instalace speciálních technologií, které stravovací provoz využívá.

V současné době mají pracovníci Divize Čechy za sebou většinu bouracích prací na objektu a přemístění jeho hlavní recepce do nově vybudovaných prostor včetně přístupových komunikací. Společně s tím probíhají práce na úpravách a rozšíření nové nosné konstrukce objektu.

Ing. Klára Třísková
technik přípravy
Divize Čechy

naše stavby

Mostaři Divize Železnice provádějí přestavbu MOSTU PŘES ŘEKU SVITAVU U ADAMOVA

Na železniční trati Brno-Maloměřice – Adamov probíhá v letošním roce výluka obou kolejí. Realizační tým vedoucího projektu Petra Novotného zde v únoru zahájil kompletní přestavbu mostního objektu SO 04-19-08 v km 170,052. Po úplné demolici starého mostu proběhne výstavba mostu nového, která bude dokončena do konce letošního roku. Práce řídí stavbyvedoucí Ing. Petr Zíb a Ing. Matěj Čačaný.

Vyjmutí staré ocelové konstrukce mostu z pole nad řekou silničním jeřábem

Starý most o pěti otvorech převáděl dvě koleje přes řeku Svitavu, která pod ním protékala v prostředním, třetím poli. Přilehlá mostní pole byla inundační a sloužila jako preventivní ochrana před rozlitím řeky při větším průtoku vody v době povodní. Most současně ve čtvrtém a pátém poli převáděl železniční trať přes silnici II/374 v úseku z Bílovic nad Svitavou do Adamova. Na této silnici je podobných mostů několik, SO 04-19-08 je nejblíže Adamovu.

K zásadní přestavbě mostu dochází nejen kvůli špatnému stavu starých nýtovaných ocelových konstrukcí z roku 1950 a zchátralosti stávající části kamenné spodní stavby z roku 1857, ale také kvůli problematickému a poruchovému uložení mostních kolejnic na dřevěných mostnicích (ostrý oblouk, velké převýšení). Mostní pilíře navíc tvořily při rozvodnění překážku vodnímu toku Svitavy. Dalším důvodem přestavby byl problematický rozdvojený a úzký podjezd silnice, kdy v krajním poli byla podjezdná výška pouze 2,8 metru. Důvodem k přestavbě je rovněž celková změna vedení trati přes tento most, dojde ke zdvihu nivelety kolejí téměř o 1,4 metru.

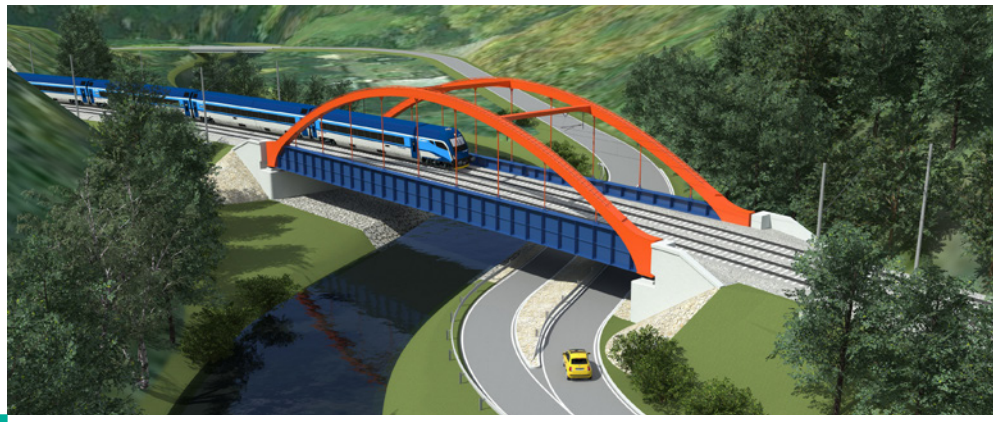
Nová mostní nosná konstrukce o celkové délce 58,08 metru bude tvořena ocelovou svařovanou konstrukcí typu Langerův trám. Její rozpětí bude 57 metrů, šířka 12,9 metru a výška včetně oblouku 11,275 metru. Základním nosným prvkem této ocelové konstrukce jsou dva hlavní nosníky otevřeného I průřezu. Oba tyto trámy budou vyztuženy truhlíkovými oblouky se zavěšením trámů na oblouky pomocí tyčových táhel průměru 100 mm. Mostovka bude ortotropní s podélnými a příčnými výztuhami otevřeného průřezu. Ztužení oblouků zajistí příčné trámové ztužení uzavřeného průřezu, přičemž krajní ztužení oblouků ponese konstrukci závěsů trakčního vedení. Nový most tedy nebude mít žádné mezilehlé pilíře a bude tvořen pouze jednou nosnou konstrukcí pro obě koleje délky 58 metrů. Její rozpětí tak přesahuje rozpětí všech pěti polí starého mostu o 12,7 metru.

Po demolici starého mostu budou pod krajní opěry mostu nejprve vyvrtány piloty hlubinného založení průměrů 1,2 metru. Následovat bude armování, bednění a betonáž obou opěr včetně mostních křídel i bločků pod čtveřici kalotových ložisek pro jednostranně kluzné uložení mostu. Současně s výstavbou opěr bude možné vedle mostu zahájit montáž ocelové konstrukce, která bude pomocí těžkých silničních jeřábů montována na podpěrnou skruž z dílců předem vyrobených v mostárně. Za skruží bude konstrukce svařena pomocí montážních svarů a bude dokončena protikorozní ochrana spočívající ve vícevrstvých nátěrech svařovaných styků a sjednocovacím závěrečným krycím nástřikem mostu. V mostovkové vaně pro zásyp štěrkovým kolejovým ložem bude nátěr plechů nahrazen celoplošnou stříkanou izolací. Hotová ocelová konstrukce bude následně příčně zasunuta do osy kolejí a spuštěna na kalotová ložiska na mostních opěrách. Současně budou namontovány dilatační závěry, bude zřízeno štěrkové kolejové lože a na mostě budou položeny obě koleje. Po hlavní prohlídce nově zbudovaného mostu a zatěžovací zkoušce pak bude možné obnovit na něm železniční provoz.

První výzvou pro realizační tým byla výše uvedená demolice starého mostu. Kvůli uzavírce silnice pod mostem pouze na jeden víkend se tato akce připravovala týdny předem. Nejprve bylo rozhodnuto o použití typu silničního jeřábu a o parametrech jeho maximální nosnosti při určitých vzdálenostech zvedaných dílců od osy otoče jeřábového ramene. Poté co byl vybrán jeřáb Grove GMK 5220, byly prověřeny a propočteny jeho různé polohy na silnici vedoucí pod mostem a byly zkoumány nosnosti pro zdvih z těchto vzdáleností. Současně s tím byly v projektu přepočteny odhadnuté hmotnosti samostatných šesti ocelových konstrukcí, což bylo problematické především u čtyř starších nýtovaných konstrukcí v druhém a třetím poli: jednak pro ně již neexistovala projektová dokumentace, jednak byly tvořeny spojením desítek plechů pomocí úhelníků a stovek nýtů. Hmotnosti nýtovaných konstrukcí vycházely až na 26 tun, proto bylo rozhodnuto o jejich maximálním odlehčení.

Uzavření silnice pro demolici mostu bylo naplánováno na víkendové dny 19. a 20. února. V týdnu předtím byl postupně odstaven staveništní provoz na obou kolejích a mohlo začít nutné odlehčování starých mostních ocelových konstrukcí. Ty byly odstrojeny demontáží kolejnic, dřevěných mostnic, pochůzích plechů, chodníkových konzol i dalších částí. Samotné demoliční práce byly v sobotu ráno zahájeny demolicí nosné konstrukce ze zabetonovaných nosníků pátého pole, čímž mohl po silnici od Adamova projet na druhou stranu mostu

(podjezdná výška pouze 2,8 metru) silniční jeřáb a zapatkovat se na širším místě, kde se obě části komunikace opět spojují. Z této pozice byl jeřáb schopen bez přeparkování vyjmout všech šest starých ocelových konstrukcí, i když za cenu velké vzdálenosti a snížené únosnosti. Po roztažení podpěrných patek roztečí 8,1 × 8,5 metru se proto nejprve musel nastrojit maximálním protizávažím 77 tun, aby posléze postupně vyjmul pomocí čtveřice řetězových úvazů všech šest konstrukcí. Ty byly následně na montážní ploše vedle silnice podélně rozpáleny na přepravitelné dílce a odevzdány původnímu správci.



Vizualizace nového mostu s ocelovou konstrukcí typu Langerův trám na rozpětí 57 metrů. *Zdroj: SUDOP BRNO*

Nosnou konstrukci starého mostu se podařilo demontovat v sobotu do setmění a následující noc a den se již jen sbíječkami a bagry rozbíjela železobetonová i kamenná spodní stavba. Díky dobrému naplánování i sehranosti party mostařů včetně zkušené obsluhy všech použitých těžkých demoličních strojů se podařilo za jeden únorový víkend starý most zlikvidovat a od pondělí 21. února ukončit výluku silničního provozu. V této počáteční výzvě mostaři obstáli na výbornou a mohou tak pokračovat ve výstavbě mostu nového dle napnutého harmonogramu prací. Již koncem září by měl být most hotový a připravený k zásypu štěrkem, pokládce kolejového svršku a obnovení železničního provozu.

Ing. Martin Pospíšil
specialista technické přípravy
útvar Technická podpora

naše stavby

Divize Morava vybudovala MULTIFUNKČNÍ SPORTOVNÍ AREÁL V KARVINÉ

Od července roku 2020 do září loňského roku pracoval realizační tým Divize Morava, Oblast Ostrava, na zakázce s názvem „Sportovní areál ul. Leonovova, Karviná-Hranice“. Cílem stavby, jejímž projektantem byla projekční kancelář ADEA projekt, bylo vybudování nového multifunkčního sportovního areálu na místě původního zastaralého a nefunkčního sportoviště v areálu Obchodní akademie v Karviné. Investorem stavebních prací bylo statutární město Karviná.

Projekt zahrnoval výstavbu oploceného a osvětleného fotbalového hřiště s umělým povrchem, bruslařské in-line dráhy s živičným povrchem, tartanové běžecké dráhy, moderního špičkového skateparku, pumptrackové dráhy, dětského a streetbalového hřiště a workoutového sportoviště. V rámci stavby proběhla rekonstrukce kanalizace, instalace rozsáhlých elektrorozvodů, výstavba parkovací plochy a také rekonstrukce části vnitřních prostor budovy obchodní akademie za účelem vybudování zázemí se šatnami, sprchami a sociálním zařízením pro sportovce a budoucí návštěvníky areálu.

Zakázka byla zahájena kompletním odstraněním stávajících sportovišť, demolicí chodníků, rozsáhlým kácením dřevin na celém dotčeném území a vybudováním kanalizační přípojky. Poté následovala realizace nové kanalizace a hlavní části celé stavby, tedy odstranění původních vrstev povrchu a příprava pláně pro založení nových částí stavby. Každé z budovaných sportovišť mělo předepsáno přesný parametr únosnosti podloží. Brzy se ukázalo, že tyto práce se stanou zásadním problémem celé stavby, jelikož únosnost stávajících vrstev podloží (navážky a jíly) neodpovídala projekčním předpokladům. K tomu se navíc přidalo i krajně nepříznivé počasí s častými dešti, které znemožňovaly pohyb stavební mechanizace v rozbahněném terénu. Pod dozorem geotechniků se prováděly nejrůznější pokusy o stabilizaci podloží, opakovaně byla snižována niveleta terénu. Tyto okolnosti jasně avizovaly, že se stavbu nepodaří zrealizovat v původním šestiměsíčním termínu.

V podzimním období se dokončilo vybudování areálové kanalizace a po velkém úsilí se podařilo připravit stabilní podloží pro vybudování skateparku a částečně i pumptracku a provedly se základní vrstvy podloží pod budoucí fotbalové hřiště. Realizace díla byla po dohodě s investorem v zimním období přerušena s tím, že práce budou obnoveny s příchodem vhodného klimatického období. V okamžiku přerušení stavby byla již téměř dokončena přeměna části vnitřních prostor budovy obchodní akademie v zázemí pro sportovce i parkoviště a zpevněné plochy před areálem. Podařilo se také dokončit hrubou modelaci podloží pro skatepark.

Práce byly obnoveny v březnu roku 2021. První dva týdny byly věnovány intenzivnímu odvodňování staveniště a obnově příjezdových komunikací pro těžkou techniku a bylo zahájeno navážení enormního množství kameniva nejrůznějších frakcí pro sanaci podloží a budování podkladních vrstev. Stavba v tomto období probíhala pouze na polovině rozlohy areálu, druhá polovina byla zabrána odtěženou zeminou v celkovém množství cca 15 000 tun, která byla postupně odvážena na skládku. Byly zahájeny práce na budování pumptrackových tratí a jednotlivých konstrukcí skateparku. Pokračovaly návozy kameniva na dalších vrstvách podloží pro fotbalové hřiště a bylo nutné vyřešit poslední velkou překážku, kterou představovalo vysoce nestabilní podloží pod částí in-line dráhy. Nestabilní vrstvy sahaly až dva metry do hloubky a nefungovala zde žádná opatření provedená na ostatních plochách. Po konzultaci s geotechniky se zvolilo řešení spočívající

Fotbalové hřiště s umělým trávníkem

v použití geobuněk, které byly po odtěžení zhruba metrové vrstvy původního nestabilního materiálu vsazeny do spodních vrstev nové konstrukce podloží. Díky této technologii, která byla aplikována na ploše cca 1 300 m², se podařilo problém vyřešit a na začátku května mohla realizace zbývajících částí stavby již nabrat potřebné tempo.

Postup prací byl v hlavním stavebním období limitován možným množstvím dodávaného kameniva, které bylo dováženo z lomů z tuzemska i sousedního Polska a občas také od slovenské Žiliny. Nebylo neobvyklé, když na stavbu denně dorazilo 16–20 návěsů s kamenivem a toto množství bylo za pracovní směnu zpracováno. Došlo také k prodloužení dodacích lhůt nejrůznějšího stavebního materiálu, což byl přímý důsledek probíhající koronavirové pandemie. Stavba se však dokázala přizpůsobit i těmto nepříjemným okolnostem a průběh závěrečného období výstavby nadefinovala do reálného harmonogramu, se kterým investor souhlasil.

Dokončování stavby probíhalo v letním období bez zásadních potíží. Bylo dokončeno fotbalové hřiště, kolem něj byla vybudována in-line a běžecká dráha, ke konci června byl dokončen skatepark i pumptracková dráha. Začala realizace dětského hřiště, streetbalu, workoutového sportoviště a areálových chodníků. V závěrečné fázi byly pokládány povrchy jednotlivých sportovišť od umělých trávníků po tartan či živici. Dále byly provedeny jemné terénní úpravy se zatravněním ploch, osazení mobiliáře a oživení kamerového systému a veřejného osvětlení areálu. Stavba byla předána investorovi ke dni 22. září 2021 a o tři dny později byl nový sportovní areál o rozloze zhruba 14 000 m² slavnostně otevřen pro veřejnost.

Od prvního dne realizace po den předání zrealizované zakázky uplynulo téměř patnáct měsíců, což bylo dáno především dlouhotrvajícími problémy s nestabilním podložím pod jednotlivými sportovišti. Jakožto generální dodavatel musíme velmi ocenit přístup investora, technického dozoru a projektanta, jelikož veškeré potíže při realizaci i sporné situace byly řešeny vstřícně a věcně ve společném zájmu. Poděkování patří také celému realizačnímu týmu od vedoucího projektu Ing. Tomáše Špačka přes kolegu stavbyvedoucího Ing. Lukáše Kohuta až po kolegyni z technické přípravy Dagmar Grochalovou za výbornou spolupráci. Pozitivní zmínka patří také jednotlivým dodavatelům stavebních prací, podmínky pro realizaci stavby byly velmi často složité a vyžadovaly trpělivý a zodpovědný přístup. Díky všem se stavbu podařilo zdárně zvládnout a investorovi jsme předali krásné multifunkční sportoviště, které bude občanům města Karviné sloužit dlouhá léta. Od vedení statutárního města Karviná jsme za realizaci stavby získali výborné hodnocení a cennou referenci.

Kamil Übelauer
stavbyvedoucí
Divize Morava

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S JIŘÍM VALÍČKEM, oceněným zaměstnancem roku 2021 za Divizi Technologie

Jiří Valíček vystudoval maturitní obor mechanik-elektronik na Integrované střední škole v Brně (známé též jako Purkyňka). U společnosti OHLA ŽS pracuje od března 2014, kdy nastoupil na pozici technologa dnešní Divize Technologie, kde působí na středisku T131 Projekce a konstrukce. Za velmi profesionální, inovativní a zodpovědný přístup ke zpracování podkladů pro výrobu rozvaděčů, dlouhodobou vysoce odbornou činnost a celkový přínos k úspěšné činnosti Divize Technologie obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2021 za tuto divizi.

Jirko, jak odstartovala tvoje kariéra a proč ses rozhodl pracovat v OHLA ŽS?
Do prvního zaměstnání jsem nastoupil jako elektromontér. Po pár letech v malé firmě, která nenabízela žádný další profesní růst, jsem přešel do druhého zaměstnání, kde jsem však záhy zjistil, že to není o moc lepší. Nechtěl jsem dělat celý život tutéž práci, chtěl jsem se učit nové věci. Hledal jsem místo, kde budu mít prostor se dále vzdělávat, účastnit se vývoje a „nezakrnět“. Ucházel jsem se o pozici projektového manažera v jedné brněnské firmě. Jejich představa se však neslučovala s mými pracovními zkušenostmi, hledali spíše někoho těsně po škole. Nicméně mi slíbili, že předají můj životopis firmě, v níž bych mohl své zkušenosti lépe uplatnit. O několik dní později se mi ozvali z technické kanceláře Divize Technologie OHLA ŽS, kde jsem následně nastoupil.

Popiš prosím našim zaměstnancům, čím přesně se zabývá středisko T131 a co je podstatou tvé práce.
Středisko se zabývá projekcí technologických celků, jako jsou například měnírny pro MHD, konstrukčním návrhem rozvaděčů a vytvářením výrobních dokumentací včetně specifikací

Jiří Valíček, technolog z Divize Technologie

materiálu pro výrobu rozvaděčů. Mým úkolem je přetvořit zadávací dokumentaci, která je mnohdy nepřesná a v praxi se podle ní nedá vyrobit funkční rozvaděč, do použitelné podoby. Někdy stačí jen drobné změny, jindy se musí předělat úplně. Následně dohlížím na to, aby byl daný rozvaděč podle této dokumentace správně zhotoven. Nesedím tedy celý den jenom u počítače.

Jaké speciální softwarové nástroje ke své práci potřebuješ?
Využívám softwarové nástroje jednotlivých výrobců elektrokomponent. Dále používám AutoCAD a Engineering Base, který máme k dispozici teprve krátce, ale oproti AutoCADu zjednodušuje návrh dokumentace. Dá se použít od malých rozvodnic až po technologický celek, jakým je třeba trakční napájecí stanice.

Jakému projektu se v současné době věnuješ?
Kdybych mohl pracovat v jednu chvíli jen na jednom projektu, byl bych šťastný člověk. Z podstaty své práce ale musím řešit souběžně několik projektů podle toho, kdy je potřeba mít rozvaděče na stavbě, aby byly dodrženy harmonogramy. Momentálně se nejvíce zabývám osvětlovacími rozvaděči a elektrickými ohřevy výhybek na stavbě modernizace železničního uzlu Žilina, ale paralelně dle potřeby řeším i rozvaděče na stavbách Sudoměřice–Votice, Adamov–Blansko, Libina–Uničov, Říkovice–Otrokovice a v dalších projektech.

Změnily se za dobu tvého osmiletého působení v naší společnosti nějakým způsobem požadavky zákazníků na výrobky?
Požadavky na výrobky se výrazněji nezměnily, stále jde především o provozní spolehlivost. Ovšem jednotlivé používané komponenty procházejí vývojem a v závislosti na tom se mění i technické řešení. Většinou je takováto změna provozovatelem přijata dobře a snaží se vnímat přidanou hodnotu nového řešení, nicméně někteří zákazníci se s tím nechtějí smířit a dožadují se starých řešení.

Jak se tvé práce dotkla světová koronavirová krize?
Přímo mojí práce se krize moc nedotkla, stavby běží dál v původních termínech. Jedinou změnou pro mě bylo jen to, když jsem zrovna místo z kanceláře pracoval z domova. V globálu ale došlo ke zdražení komponent v průměru o deset až dvacet procent a některé dodací lhůty se prodloužily z řádu týdnů i na dlouhé měsíce. Někdy musíme hledat náhradní řešení, protože například dodací termín osm až devět měsíců u některých komponent je pro výrobu prostě nepřípustný.

V březnu tohoto roku jsi obdržel prestižní ocenění Zaměstnanec roku 2021 za naši divizi. Co to pro tebe znamená a jaké jsou tvoje plány do budoucna?
Ocenění pro mě znamená hodně. Povzbuzuje mě v tom, že svou práci dělám dobře a že ji tak chci dělat i nadále. Co se týče konkrétních plánů, do budoucna bych chtěl přispět k lepšímu propojení mezi projekcí, výrobou a stavbou. Jsme v 21. století, tak proč si se stavbyvedoucím předávat kilogramy papíru s každou změnou, když by to šlo řešit pružněji, elektronicky?

Za ty roky, kdy pracuješ u naší společnosti, jsi už ledacos zažil. Co se ti tady líbí a v čem vidíš rezervy?
V rámci technické kanceláře si nemůžu vynachválit skvělý kolektiv kolegů i jejího manažera. Řekl bych, že se všichni vhodně doplňujeme. Příležitosti ke zlepšení vidím v přístupu společnosti k náboru a udržení zaměstnanců, protože pozoruji nedostatek lidí na stavbách, přestože objem zakázek je větší.

Je vidět, že děláš práci, která tě baví a naplňuje. Ale jak se říká, nejen prací je člověk živ. Jaké jsou tvé záliby?
V posledních letech mi většinu volného času zabírá rekonstrukce domu a dvoru se zahradou. Zbývající čas trávím spíše odpočinkově s rodinou a jen málokdy se mi zadaří podniknout něco víc než vycházku po okolí nebo krátký výlet.

Děkuji za rozhovor.

Zdeněk Přibyl
specialista systémů řízení
Divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. VĚROU RINEŠOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2021 za Divizi Čechy

Věra Rinešová pracuje ve společnosti OHLA ŽS od října 2008, kdy nastoupila na pozici specialista ekonom u tehdejšího závodu Pozemní stavitelství, divize České Budějovice. Od roku 2017 působí jako ekonomická manažerka Divize Čechy. Ocenění Zaměstnanec roku 2021 získala za výborné zvládnutí ekonomické agendy této regionální divize při významném navýšení divizního ročního obratu, za konstruktivní spolupráci oddělení Ekonomika s realizovanými stavbami Oblasti Praha a Oblasti České Budějovice, mimo jiné na zakázce Přístavby, nástavby a stavební úpravy pavilonu chirurgie českobudějovické nemocnice, a celkově za velmi obětavou činnost ve prospěch společnosti.

Paní inženýrko, co obnáší být ekonomickou manažerkou výrobní divize velké stavební společnosti?
Hlavním úkolem je bezchybné vedení ekonomické agendy divize, kontrola kompletnosti a kvality zpracovaných výkazů a podkladů pro controlling a pro APO (ekonomické a finanční sledování staveb) včetně agendy účtování zakázek divize realizovaných ve sdružení.

Ing. Věra Rinešová, ekonomická manažerka Divize Čechy

Pro zajištění těchto úkolů musím v divizi spolupracovat s jejím ředitelem a výrobním manažerem, dále s vedoucími projektu jednotlivých stavebních zakázek a s techniky přípravy a administrátory zakázek. V rámci společnosti pak spolupracuji s útvarem Financování v oblasti bankovních záruk, závazků a pohledávek, vzájemných zápočtů a měsíční aktualizace plánu cash flow. Nezbytná je spolupráce s úsekem Právo, s hlavní účetní a s útvarem Controlling. Kladně hodnotím, že při řešení pracovních úkolů či vzniklých problémů jsem se vždy setkala se vstřícným přístupem pracovníků jednotlivých útvarů.

Zmínila jste, že spolupracujete s administrátory staveb. Co byste na jejich práci vyzdvihla?

Vedu tým účetních-administrátorek staveb na Divizi Čechy, který je na Oblasti České Budějovice dlouhodobě stabilní, na Oblasti Praha musíme v posledním roce tým průběžně doplňovat a hledáme nové zaměstnance, což není vůbec jednoduché. Tým účetních v Českých Budějovicích pracuje ve stejném složení již řadu let a pracovně i lidsky si vyhovují, což na pracovišti vytváří příznivou atmosféru. Na základě dlouholetých zkušeností a praxe pracují téměř samostatně, jsou odpovědné a dodržování krátkých termínů měsíčních závěrek je pro ně naprostá samozřejmost. Vím, že se na ně mohu ve všem spolehnout. Mým přáním a zároveň i úkolem je vybudovat takto stabilní tým i na Oblasti Praha.

V loňském roce ukončila Divize Čechy několik významných stavebních zakázek. Která z nich pro vás osobně byla z hlediska administrativy, ekonomiky a financí největším oříškem?

Z mého pohledu to byla rekonstrukce bývalé Petschkovy vily v Praze-Bubenči, jejíž realizace probíhala téměř čtyři roky. Jednalo se o stavebně náročnou přestavbu a rekonstrukci prvorepublikové vily včetně úpravy přilehlého parteru pro investora Památník národního písemnictví. Z hlediska ekonomiky byla zakázka obtížnější s ohledem na její čtyřleté sledování v informačním systému. V daném období došlo k uzavření velkého počtu smluv a objednávek s různými dodavateli a s tím souviselo i zvýšené množství zaúčtovaných faktur.

V březnu jste obdržela ocenění Zaměstnanec roku 2021. Co to pro vás znamená a na kterou stavbu, s jejímž týmem jste spolupracovala, ráda vzpomínáte?

Ocenění Zaměstnanec roku 2021 mě samozřejmě velmi potěšilo a vnímám ho jako ocenění mé práce za celé období působení v OHLA ŽS. Za více než deset let práce u této společnosti jsem spolupracovala s celou řadou realizačních týmů, kdy musíte s každým z nich komunikovat správným způsobem, musíte se vzájemně respektovat a spolupracovat, protože se jedná o týmovou práci a všichni musíme mít zájem na společném výsledku. Domnívám se, že toto se nám daří realizovat i proto, že nejsem konfliktní typ a vše se snažím řešit v klidu a bez emocí. Vzhledem k tomu, že jsem začala pracovat na pozici ekonoma v Českých Budějovicích, mám bližší vztah k realizačním týmům této oblasti a spolupráce s nimi je dlouhodobě perfektní.

Velmi ráda vzpomínám na realizaci zakázek „Rekonstrukce části ubytovacího zařízení lázní Aurora Třeboň“ a „Bertiny lázně Třeboň – stavební akce 2019/20“, jelikož jsem v tomto lázeňském městě bydlela a stále se tam vracím. Vzhledem k tomu, že mám ráda historii, byla pro mne velmi zajímavá stavba „Generální oprava fasád historické budovy Národního divadla“ v Praze. Z hlediska stavebního mne zaujala realizace zakázky „Stavební úpravy budovy A v areálu Nemocnice České Budějovice“ pro provoz psychiatrického oddělení a právě dokončovaná zakázka „Přístavby, nástavby a stavební úpravy pavilonu CH Nemocnice České Budějovice, a.s.“.

Rozhovor vedeme v době, kdy máte za sebou velmi intenzivní pracovní období. To začalo prakticky loni zářijovým jednáním APO, na kterém se upřesňují ekonomické a finanční parametry stavebních projektů a na které navazuje tvorba divizního plánu na další rok. Následně přichází roční účetní závěrka, aby mohlo proběhnout další, tentokráte lednové jednání APO. Jaké pracovní priority vás čekají na jaře, kdy začíná stavební sezóna?

Ano, to jste vystihla velmi přesně. Na jaře nás čeká zahájení nově získaných zakázek „Výstavba TT kolejiště Modřany–Hloubětín“ a „Snížení energetické náročnosti a modernizace administrativní budovy Olšanská 4 v Praze“. Obě realizujeme ve sdružení, kde jsme vedoucím účastníkem a musíme zajistit účetnictví včetně vedení účtu sdružení a plánování cash flow. V dubnu pak proběhnou controllingové porady a vyhodnocování výsledků hospodaření jednotlivých stavebních zakázek za březen 2022 a od počátku trvání zakázky ve vztahu k plánu zadanému v lednu 2022. Následně začneme s vedoucími projektů projednávat podklady připravené pro zadávání květnového APO, to znamená zpřesnění plánovaných výnosů a nákladů a rentability zakázek pro rok 2022, případně do jejich konce.

Vaše pracovní pozice je náročná. Prozradíte nám, jak relaxujete?

V současné době, kdy pravidelně cestuji mezi Českými Budějovicemi a Prahou, mi na relaxaci příliš volného času nezbývá. Těším se, že již brzy bude možné zhlédnout odložená divadelní představení a koncerty, které se kvůli covidu nemohly uskutečnit, a opět si s manželem zakoupíme předplatné na další divadelní sezonu. Ve volném čase také ráda chodím na procházky do přírody, dnes již společně s malou vnučkou. V létě občas jezdím na kole nebo plavu a v zimě si ráda zalyžuji nebo jdu na běžky, protože na Šumavu to máme docela blízko. Jsou to činnosti, při kterých se odreaguji a odpočinu si od pracovních povinností a zapomenu na účtování „má dáti, dal“.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
útvar PR a komunikace

BLAHOPŘÁNÍ

V prvním čtvrtletí roku 2022 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Milan Lokajíček, elektromontér (středisko T143)
Ing. Anna Maršálková, manažer daní (středisko 1226)
Ing. Miloš Hrnčíř, vedoucí projektu (středisko M240)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Iva Hrazdilová, referent účetní (středisko T123)
Miroslav Dundálek, mistr (středisko Z131)
Ing. Petr Pilka, specialista technické podpory (středisko 1710)
Bc. Petra Trachtulcová, manažer ekonomický (středisko T110)
Martin Turek, elektromontér (středisko T142)
Milan Demek, traťový dělník (středisko Z131)
Vladimír Porazil, stavební dělník (středisko T142)
Kamil Kosek, technik stavební výroby (středisko Z150)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Klára Sviráková, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M240)
Michaela Beránková, specialista tvorby cen (středisko T122)
Ing. Jozef Grendár, specialista stavební výroby (středisko Z130)
Václav Kukula, stavbyvedoucí (středisko M340)
David Dokoupil, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M340)
Ivan Godiška, stavební dělník (středisko M340)
Ing. Eva Daňková, specialista finanční (středisko 1211)
Martin Kašpar, mistr (středisko J340)
Patrik Gyurica, železář (středisko Z150)

Děkujeme za vaši dosavadní práci, k výročí gratulujeme a přejeme mnoho dalších pracovních i osobních úspěchů.

Mgr. Lenka Slouková
HR manažerka

ŽS OHLA

KONTAKTY

Sídlo společnosti

Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 571 111
www.ohla-zs.cz, info@ohla-zs.cz, IDS: xbicgdt

Divize Čechy

Oblast Praha
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 111

Oblast České Budějovice
U Jeslí 494/1, 370 01 České Budějovice
tel.: +420 387 022 321

Oblast Metro
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 602 647 079

Divize Morava

Oblast Brno
Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 572 576

Oblast Olomouc
Tovačovského 22, 772 00 Olomouc
tel.: +420 585 100 333

Oblast Ostrava
Hlávkova 1, 702 04 Ostrava
tel.: +420 596 157 225

Oblast Silnice
Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 572 576

Divize Slovensko

Tuhovská 29, 831 06 Bratislava, SK
tel.: +421 02 3278 4100

Divize Železnice

Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 572 212

Divize Dopravní stavby

Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 573 356

Divize Technologie

Tuřanka 1554/115 b, 627 00 Brno
tel: +420 541 574 001

www.ohla-zs.cz

OHLA ŽS, A.S., NABÍZÍ MOŽNOST PRACOVNÍHO UPLATNĚNÍ V DĚLNICKÝCH A THZ PROFESÍCH PO CELÉ ČR

DĚLNICKÉ PROFESE:

- **ZEDNÍK**
- **TESAŘ**
- **INSTALATÉR**
- **ŽELEZÁŘ / STAVEBNÍ ZÁMEČNÍK**
- **STROJNÍK – OBSLUHA ZEMNÍCH A PŘÍBUZNÝCH STROJŮ**
- **OBSLUHA RAZICÍCH STROJŮ – TUNELÁŘ**
- **ELEKTROMONTÉR**
- **TRAŤOVÝ DĚLNÍK**
- **STAVEBNÍ DĚLNÍK**

THZ PROFESE:

- **MISTR**
- **STAVBYVEDOUCÍ**
- **TECHNIK PŘÍPRAVY**
- **SPECIALISTA TVORBY CEN**
- **VEDOUCÍ PROJEKTU**
- **SPECIALISTA STAVEBNÍ VÝROBY**

BOHATÁ NABÍDKA BENEFITŮ:

- 1 týden dovolené navíc
- penzijní připojištění a životní pojištění
- onkologická prohlídka, očkování
- 3 dny zdravotního volna ročně
- příspěvky na dětskou rekreaci
- bezúročné půjčky, zájezdy, rekreace
- odměny za odpracované roky
- zvýhodněné mobilní tarify i pro rodinné příslušníky

Dělníkům nabízíme **NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK** a příspěvek na dovolenou.

Všem zaměstnancům na stavbách nabízíme:

- dopravu do práce a zpět na naše náklady
- ubytování v místě stavby, cestovní náhrady

Všem zaměstnancům nabízíme **ODMĚNU** za doporučení kandidáta, pokud najdou a doporučí nového zaměstnance v dělnických a vybraných technických profesích.

ŽS OHLA

Kontaktujte Personální útvar na e-mailu

zamestnani@ohla-zs.cz

a zanechte nám svoje kontakty. Oslovíme Vás.